SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 13 y 33 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el agrado de recibir al

señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, a los efectos de presentarnos el proyecto de ley sobre Tránsito y Seguridad Vial, que tenemos a consideración.

Cuando convocamos al señor Ministro para esta reunión, nos planteó que para el día de hoy tenía compromisos previos adquiridos para la hora 14 y 30, lo cual le implicaba la responsabilidad de tener que retirarse a las 14 y 15.

Dadas estas circunstancias, consulto a los señores Senadores sobre el modo de proceder en esta reunión, a los efectos de aprovechar al máximo el tiempo. En lo personal, propondría invertir el orden que seguimos siempre y, en lugar de que el Ministro haga primero una exposición de presentación del proyecto -a la que los Senadores podemos acceder mediante la Exposición de Motivos y el propio articulado-, podrían plantearse en primer lugar las dudas concretas que haya -dado que me consta que las mismas existen-, que el señor Ministro las conteste y dé satisfacción a los requerimientos de los Senadores y luego, en todo caso, que realice una exposición, dentro del plazo del que disponga. Aclaro que propongo esto, fundamentalmente, pensando en las inquietudes y preguntas que puedan tener los Senadores de la oposición.

SEÑOR MOREIRA.- Personalmente, preferiría escuchar del Ministro una sucinta exposición sobre este proyecto de ley y luego, en todo caso, le haría alguna pregunta en función de lo explicado.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que todos coincidimos en la importancia de este tema. Me parece que también deberíamos compartir que se trata de una materia sobre la que el país tiene retrasos desde siempre. Digo esto, porque si bien hay distintas reparticiones públicas que tienen injerencia y participación en el tema de la circulación, de la seguridad en el tránsito y de la educación y también son innumerables las instituciones privadas que se interesan, participan, opinan, proponen y -con la mejor disposición- tratan de contribuir, no contamos con una institución que tenga la responsabilidad de promover las normas y regularlas, para luego ejecutar las decisiones de una política en materia de seguridad del tránsito.

Esta es una vieja historia en uno de cuyos capítulos nos tocó participar, allá por 1992 ó 1993, cuando se discutía a nivel del Congreso de Intendentes, del Poder Ejecutivo y de instituciones privadas, con las opiniones de los distintos Ministerios, por dónde tenía que estar la responsabilidad central. Esas discusiones culminaron en lo que fue la Ley Nº 16.585, que se aprobó en 1994, aunque sin resolver lo fundamental. Se constituyó una gran mesa público-privada, que es buena para muchas cosas, pero que no estableció quién era el responsable de llevar adelante las ideas en cuanto a los registros de conductores, de infractores y demás, que desde hace muchísimo tiempo están planteadas como carencias en el país, pero siguen postergándose o, en algunos casos -lo que es peor-, acordándose y luego incumpliéndose.

Entonces, nosotros creemos que es imprescindible avanzar en dos aspectos a los que estos proyectos de ley aspiran. Por un lado, apuntan a crear un ámbito para resolver el tema de las competencias y demás. Para ello se decidió que fuera una unidad que funcionara en el ámbito presidencial y que luego éste estableciera determinadas responsabilidades de seguimiento. Concretamente, se trata de una unidad que tenga la responsabilidad ejecutiva de definir los programas, priorizarlos y hacer las gestiones a fin de que se puedan realizar, porque algunos aspectos, tales como incorporar a los programas de enseñanza la necesidad de la educación de circulación y tránsito, jamás se concretarán si no hay alguien que trabaje en él, lo prepare y lo promueva. Asimismo, después debe tener la responsabilidad de instrumentar los registros y, al mismo tiempo, de conducir la gestión de aplicación de la ley. Históricamente, este tema había originado situaciones que, a veces, generan risa, pero con un telón dramático en función de que algunas cosas tontamente cuestan vidas y, a su vez, existe una suerte de hipocresía, puesto que los mismos que nos sensibilizamos cuando pasan muchos accidentes de tránsito en un mismo fin de semana, después nos dejamos estar cuando llega el momento de resolver cómo empezamos a combatir eso que, por otra parte, no se va a lograr de un día

para el otro, porque el resultado de una política en esta materia es de mediano y largo plazo, por lo que se expresa en la ley y por la experiencia que en este sentido se puede establecer.

Por cierto, tienen que existir elementos de registro y de control de gestión, pero tiene que haber un proceso de educación que empiece por los niños, porque hay cosas que nosotros no vamos a cambiar en lo que nos resta de vida. Por lo tanto, tenemos que ir preparando condiciones para que las nuevas generaciones nos superen y estén mejor preparadas en la responsabilidad de transitar. Y me refiero no sólo al que conduce un vehículo, que es fundamental, porque lleva un arma que puede llegar a matar sino, en general, a todos, a los que muchas veces cruzamos la calle. Pero eso implica ir conformando una nueva cultura.

Como este tema tiene estas características, cuando llegamos al Ministerio nos presentamos ante la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes con un borrador donde se establecía la idea de creación de un ámbito ejecutivo y algunas normas que considerábamos el abecé o el corazón, que tendría que tener igual vigencia en todo el país. Esto no quiere decir que después las Intendencias Municipales no pudieran desarrollar otras normas más allá de la ley, sino todo lo contrario. Lo que sí se buscaba era la aprobación de un conjunto de diez, quince o veinte normas rectoras de todo el sistema en todo el país y que permitieran, sobre esa base, a ese órgano ejecutivo con ámbito nacional, aplicar las reglas de juego. Es así que planteamos a los compañeros representantes que estábamos dispuestos a llevar adelante un proyecto de consenso. ¿Por qué? Porque esta es una tarea de todos. Se trata de una tarea que no podemos postergar más y que, reitero, tenemos que realizar entre todos. Y el resultado fue bueno. La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas se reunió con muchísimas entidades privadas, que frecuentemente tienen personas muy preparadas, pero que no pesan en las decisiones de la propia entidad, sea pública o privada.

Hay técnicos muy importantes que trabajan a nivel de determinados organismos del Estado o privados pero, cuando hay que tomar una decisión, no hay ningún elemento para que sus opiniones pesen en lo que tiene que ver con la seguridad en el tránsito. Las decisiones se toman de otro modo. Siempre pongo el ejemplo de la publicidad del Banco de Seguros que dice algo así como que la calle es una jungla o una selva. Eso lo dirán para vender seguros pero, supuestamente, el inicio de todo eso fue una campaña de seguridad en el tránsito. Es algo así como decir: asegurate y que después te parta un rayo. Este es un ejemplo de cómo a veces se tiene la mejor buena voluntad, pero cada uno termina poniendo un acento que no conviene al clima general que tenemos que promover si queremos cambiar de verdad.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas llegó a un proyecto de ley de consenso y, tal como nos habíamos comprometido, lo recogimos, lo elevamos al Presidente de la República para que lo firmara y lo enviamos de vuelta como iniciativa. Si los señores Senadores analizan los antecedentes, podrán ver que hubo una primera presentación en el mes de julio y una segunda que se concretó en octubre. ¿Por qué sucedió esto? Porque en el ínterin este asunto fue considerado en la Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes. Lamentablemente, una vez que aterrizó el proyecto de ley en esa Comisión, a pesar de que supuestamente era un tema consensuado, los consensos se rompieron y a partir de ese momento se dio un proceso que concluyó con dos informes que fueron presentados en el Plenario de Diputados. Como la Comisión está integrada por dos representantes de cada opinión, el resultado del informe fue dos a dos.

Además, en el ámbito del Congreso de Ediles se generó una discusión sobre el tema y finalmente se adoptó una posición favorable al proyecto de ley, que fue apoyado por una amplísima mayoría -no sé si hubo algún voto en contra-, y algo similar sucedió en el Congreso de Intendentes, donde también se obtuvo un amplísimo respaldo. De esta forma, creo que se fueron dando las condiciones como para que, por lo menos, aunque no se tuviera el mejor clima, que sería el del total consenso, se pudiera poner en marcha un sistema. Queremos dejar claro que no se trata de hacer algo más o menos bien, puesto que si esto no cuenta con algunos instrumentos que tienen que ver con la aplicación de esta norma y la ejecución de políticas, se debería seguir como hasta ahora. En realidad, eso es lo que falta puesto que es evidente que no puede hacerse una interpretación, una valoración o tomarse una medida diferente en cada Intendencia, cada organismo o institución de todos los rincones del país. Por lo tanto, tiene que existir una única política.

En este momento, esta iniciativa ingresa a la consideración del Senado y, por supuesto, queremos que quede claro que todos deseamos llegar al mejor proyecto posible. A su vez, lo peor que puede suceder es que no seamos capaces de avanzar en esta dirección. Entonces, ante la inquietud

de los señores Senadores, a quienes legítimamente pueden surgir interrogantes, dudas o diferencias, queremos decir que estamos dispuestos a trabajar con todos, con mucha flexibilidad, aportando las opiniones técnicas que sean necesarias, discutiendo los criterios que tengan un carácter más político y ajustando todos los detalles para que esto sea lo más completo posible.

Sin embargo, hay algunos elementos que nos condicionan, uno de ellos es el tiempo. Aclaro que tengo terror a que debamos esperar largo tiempo por algo que se necesita tanto. Por ese motivo es que se eligió el procedimiento hace más de un año y medio. La consideración de este tema insumió más de un año en la Cámara de Representantes y, por lo tanto, esperamos que no suceda lo mismo en el Senado, ya que sigue habiendo problemas y accidentes. Si bien no los vamos a poder evitar de un día para el otro, lo peor sería comprobar que no avanzamos y que simplemente estamos esperando tener suerte en cada temporada como, por ejemplo, en la próxima Semana de Turismo.

Me han llegado algunas preocupaciones y en relación a algunas de ellas debo decir que tiene que haber un ámbito ejecutivo porque, de lo contrario, no habrá una salida y nadie asumirá la responsabilidad. No se trata de tener opinión, sino de ser responsables, tanto cuando las cosas van bien como cuando van mal. Nosotros tenemos una posición muy severa respecto al tema de la droga y el alcohol y creemos que una cosa es el derecho que tienen los ciudadanos a elegir su vida y otra muy distinta es utilizar instrumentos que pongan en riesgo la vida de los demás por no encontrarse en las mejores condiciones. No se trata de inmiscuirnos en la vida de ningún ciudadano, ni tampoco de intervenir en su educación. El problema es que esos instrumentos pueden -y en la mayoría de los casos sucede- convertirse en un elemento absolutamente inaplicable, dependiendo de la medida y de la persona. Entonces, como no se puede hacer una ley para cada uno, hay que ser muy severos en ese sentido.

Por otra parte, las licencias de conducir son autorizaciones que la sociedad da a las personas, para ejercer determinados derechos. Si otorgamos un permiso a una empresa de ómnibus para que cumpla un servicio y no pasa a la hora establecida o no lleva a los pasajeros, los ciudadanos y los Poderes públicos legítimamente nos reclamarán que le quitemos el permiso y llamemos a otro.

En este caso, se concede una autorización para conducir y si no cumple con las normas establecidas en la ley, no puede conducir. No me refiero a aplicar terrorismo ni a cometer arbitrariedades, tal como ocurrió en algunas oportunidades, sirviendo solo para que, debido a esas excusas, estos documentos pasaran a ser propiedad de la persona. Pero, en realidad, son propiedad de la institución que los otorga y, por tanto, los puede suspender. Es un contrato y cuando la contraparte no lo cumple en forma adecuada, debe haber un proceso mediante el cual, si el ciudadano no se ajusta a las normas, inexorablemente pierde su derecho.

Estos son los elementos sustanciales. Por una cuestión de tiempo, quisiera hacer comentarios sobre algunos puntos que sabemos han sido motivo de discusión pública. Por supuesto que con mucho gusto participaré en la Comisión para ir afinando cada uno de los elementos, perfeccionando la norma y, a su vez, creando las condiciones para que el proyecto de ley que se apruebe en el Senado tenga luego una rápida consideración en la Cámara de Representantes, ya que necesariamente deberá recorrer ese camino.

SEÑOR MOREIRA.- He estado repasando las disposiciones de este proyecto de ley que, por su materia, la casuística y los detalles que contiene con respecto a los vehículos, a la habilitación de conductores y al funcionamiento, parece más objeto de regulación que de tratamiento legislativo.

Por otra parte, he recibido algunos informes jurídicos que cuestionan la constitucionalidad de algunas de sus disposiciones. El Ministro decía muy claramente que esta es una materia gris situada entre las competencias departamentales recogidas a texto expreso en la legislación vigente y las nacionales definidas por la Secretaría de Estado.

Es muy claro que existen vías nacionales y vías departamentales de tránsito, así como regulaciones nacionales y regulaciones departamentales que, a veces, se contradicen en cuanto al alcance de algunas de sus disposiciones. No ignoramos la importancia de esto y la necesidad de lograr una adecuación de toda la materia normativa para no tener “republiquetas” autónomas. Es verdad que la realidad no es idéntica en todo el país, ya que no es lo mismo el tránsito en las pequeñas poblaciones del interior que en una ciudad como Montevideo o en la zona metropolitana o en las grandes capitales como Maldonado. Este tema ha dado lugar a muchas polémicas en torno, por ejemplo, a la utilización de algunos elementos protectores como el casco para las motocicletas y, en la

ciudad, para las bicicletas. A nivel de muchos departamentos existen disposiciones viejas que no se aplican que han generado polémicas. Es más, todos sabemos que en algunos de ellos se han presentado iniciativas populares que lograron la adhesión de mucha gente. Si tomamos en cuenta lo que ocurre a nivel de los países más desarrollados podremos advertir que este tema del uso de elementos protectores está impuesto en todos lados. Esto es algo que no ignoramos y, en tal sentido, hemos tenido ocasión de concurrir a algunos seminarios en los que se habló respecto a todos estos temas.

En la sesión anterior expuse algunas objeciones respecto a la nueva Unidad que se pretende crear, concretamente, referidas a su integración. Consideramos que la ley debería asegurar la presencia de delegados propuestos por las Intendencias Municipales. Ante nuestro planteamiento, se nos ha dicho -y así lo expresó el señor Senador Michelini- que existe de parte del Poder Ejecutivo la voluntad de asegurar la presencia de por lo menos un delegado de las Intendencias Municipales. Entonces, si esta voluntad existe, pregunto por qué no lo plasmamos en la ley como una forma de dar una mayor dosis de certeza a todo el tema. Es más, si la voluntad política es esa, reitero, no veo por qué la ley no puede ser el instrumento adecuado para contemplar este punto.

En realidad, consideramos que el alcance de algunas de las disposiciones de índole penal que se establecen en los artículos 54 y siguientes -en la parte de delitos, infracciones y sanciones-, es impreciso. Asimismo, entendemos que hay otras, relativas a la conducción temeraria, que por no estar bien ajustadas o acotadas en su alcance, pueden dar lugar a una tipificación demasiado amplia -dada la generalidad del término "temeraria"- que no sea garantista para los individuos. Además, las penas que aquí están previstas son duras.

De todas formas, me gustaría consultar a los señores Senadores sobre la propuesta que se realizó el otro día -concretamente, fue el señor Senador Michelini- de desglosar este capítulo del proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Después que usted termine, el señor Senador Michelini le podrá responder puesto que está anotado para hacer uso de la palabra.

SEÑOR MOREIRA.- En otro orden de cosas, hemos podido advertir que en este proyecto de ley hay aspectos que tienen un gran contenido reglamentario. En este sentido, quiero decir -y así lo expresamos el otro día- que no coincidimos con que esa Unidad que se pretende crear funcione en la órbita de la Presidencia de la República. Nosotros objetamos la constitucionalidad y la conveniencia de ello, porque no entendemos por qué no puede funcionar en el ámbito del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es el competente. De esta forma tendríamos una Secretaría de Estado a quien responsabilizar si el día de mañana la Unidad que se vaya a crear no funcionara correctamente. Reitero que no entendemos por qué se optó por la Presidencia de la República, donde nosotros no podemos responsabilizar políticamente a quien se ocupe de este tema. Se me podrá decir que esto está contemplado en el otro proyecto; es verdad, pero lo que sucede es que ambas iniciativas están muy ligadas. Lo digo, porque esta Unidad Reguladora será la que planifique, regule y se encargue de todo el manejo de estas nuevas normas en materia de circulación. De todas formas, entiendo que resulta difícil centralizar descentralizando.

Nosotros creemos que debe ser contenido de la ley y no de la reglamentación, que este organismo se constituya con la presencia de delegados del Congreso Nacional de Intendentes.

En cuanto a la parte penal, vuelvo a decir que las penas son excesivas, muy duras y, algunos artículos, como el relativo a la conducción temeraria, no ofrecen las debidas garantías, porque desde el punto de vista conceptual la palabra "temeraria" puede significar muchas cosas.

Por otra parte, quiero señalar que no tengo idea a cuánto equivale el 0.3 de contenido de alcohol en sangre; me gustaría, pues, que el señor Ministro me lo aclare.

En lo que tiene que ver con la retención de la licencia, debo expresar mi coincidencia con lo manifestado por el señor Ministro. Es más, sobre este tema se dictó una ley en el anterior Período legislativo que consideramos no fue positiva. Asimismo, me parece que esto tiene un efecto disuasivo importante y ejemplarizante.

En definitiva, de lo que se trata es de una decisión, de un acto administrativo por el que se la habilita y, por otro, se la inhabilita, lo cual creo que está bien.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Eso sería sólo para el caso del alcohol?

SEÑOR MOREIRA.- En cuanto a la parte penal, me parece que las sanciones son demasiado draconianas. No dudo que haya que sancionar, pero me causa dudas lo referente al atentado contra el sistema de señalización vial y lo relativo a la conducción temeraria.

Además, esta iniciativa es muy detallista e ingresa a la casuística con respecto a los automóviles y a las condiciones y me da la impresión de que eso sería materia de un reglamento y no de una ley. Esto podría ser una delegación de funciones y el consiguiente dictado de reglamentos, que serían modificados cuando las circunstancias lo requirieran, porque supongo que algunos elementos irán variando en esta materia, ya que la evolución del tránsito es grande.

Reitero que se me plantean dudas y tengo informes jurídicos sobre la constitucionalidad de estas disposiciones. Esta es y ha sido siempre una materia muy departamental, tanto en función de lo que establecen la Constitución, como las leyes orgánicas y los decretos anteriores. Adviértase que el ámbito de aplicación son todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las privadas libradas al uso público y, también, las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público. En el caso de los caminos y las vías urbanas departamentales, la competencia es de los Gobiernos Departamentales.

No ignoro las dificultades que traen estas competencias, que a veces tienen un límite difícil de precisar, pero reitero que tengo varios informes jurídicos que refieren a inconstitucionalidades en esta materia.

Quisiera escuchar la opinión del señor Ministro al respecto; supongo que será diferente y creerá en la absoluta constitucionalidad de las disposiciones.

Insisto en que el tema de las sanciones penales no me parece bien logrado y creo que es bastante draconiano. Hay un par de artículos que no tipifican bien y no dan garantías suficientes a los ciudadanos.

SEÑOR MINISTRO.- Los proyectos están unidos; tan es así que el Ministerio envió uno solo y, justamente, una de las sugerencias de ese esfuerzo de consenso que se hizo en la Cámara de Representantes fue separarlos para ir constituyendo la Unidad Ejecutora mientras se afinaban las propuestas de las normas.

Hemos tratado de reducir esto a lo que considerábamos mínimo para que exista una definición del marco que debe regir en el país. Podría mostrarles los veinte Reglamentos de Tránsito actualmente vigentes en el Uruguay, aunque parezca mentira.

SEÑOR MOREIRA.- Disculpe, señor Ministro, pero hay uno nacional adoptado por nueve Intendencias Municipales.

SEÑOR MINISTRO.- No, señor Senador, porque el Reglamento de Tránsito de carácter nacional fue adoptado en parte; cada una de las Intendencias Municipales tiene, además, otras normas y van a mantener ese derecho.

El problema es si realmente se señaliza todo de la misma manera y si las infracciones principales también son iguales para todos. Además, hay que ver si no se repiten más esos hechos que ocurren cuando, por ejemplo, un Juez le quita la licencia de conducir a una persona que mató a alguien, pero como puede obtener en otro departamento, nada le impide seguir manejando.

El tema es complejo. Lo ideal hubiera sido tener quince o dieciocho normas, pero cuando se abordaron los distintos temas resultó este proyecto de ley que, a esta altura, me convenció y es lo que podemos plantear.

¿Por qué se propone la creación de una Unidad dependiente de la Presidencia de la República? Porque, por ejemplo, en este momento el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tiene jurisdicción en esta materia. Lo único que hace, como lo establece la ley, es coordinar, pero no tiene potestad en este tema. Además, debo decir que tampoco quisiera que el Ministerio tuviera algo que ver con esto. Me preguntaban por qué formar un cuerpo inspectivo con facultades en el Ministerio; pues bien, si hay voluntad de discutir el tema y con el Ministerio del Interior y con las Intendencias -que tienen potestades al respecto- se logra una norma bien definida, con aplicación en todo el país, ¡bienvenida sea! Sin embargo, no tengo ningún interés en que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se encargue especialmente del tema. Lo que sucede es que tampoco podemos ser llamados a responsabilidad cada vez que sucede algún disparate -como efectivamente ocurren-, y poner la cara cuando los ciudadanos recurren, en el peor momento, sin ningún instrumento para actuar y poder corregir o prevenir.

En base a ese criterio fue, precisamente, que se llegó a proponer la creación de esta Unidad, porque la Constitución de la República es el instrumento que nos permite crear un ámbito suprainstitucional en el que concurran competencias de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Salud Pública y del Interior, así como de las Intendencias Municipales correspondientes, etcétera. Hemos buscado otra figura para esto, pero no la encontramos y, justamente, esta a la que se llegó nos impone una forma por la cual las Unidades que dependen de la Presidencia de la República, están integradas por tres miembros designados por el Presidente de la República.

En este sentido, si bien consultamos al Presidente -quien estuvo de acuerdo-, porque nosotros creemos conveniente que en ese triunvirato participe un representante del Congreso Nacional de Intendentes -ya que las Intendencias tienen un rol muy importante en esta materia-, no resulta muy fácil decir al Presidente que lo integre con Fulano, Mengano y Zutano, representantes de tal o cual institución, porque la norma no lo establece. Lo que se dice en la ley es que los integrantes serán designados por el Presidente de la República y si bien el Poder Ejecutivo establece a través de qué institución u organismo atiende esta temática, la designación en realidad es su responsabilidad. Tampoco creo que el Presidente de la República sea un entusiasta en asumir esta responsabilidad, pero el problema es que le ponemos el cascabel al gato o este gato va a seguir haciendo de las suyas.

En definitiva, aquí estamos hablando de la pérdida de vidas humanas que después lamentamos, aparte de otros daños que este problema también le significa al país.

Sabemos que la realidad no es la misma en todos los departamentos y, por lo tanto, ese margen para establecer normas particulares queda perfectamente habilitado a partir de este casco central.

Por otro lado, en cuanto a que las penas son duras, debo decir que no comparto que no lo sean y que si dependiera exclusivamente de mi, lo serían aún más. Creo que hasta incorporaría otro mecanismo -que pienso que al final vamos a terminar implementando- de pérdida casi automática de los derechos del ciudadano en cuanto a esa particular licencia de conducir.

En lo que tiene que ver con el tema del alcohol y de la droga, es cierto que la ley es muy dura al respecto. Nosotros comprendemos el drama que significan estas adicciones y sabemos que no es a garrotazos que se cura la enfermedad, pero ¿qué sucede? Que los derechos de unos ciudadanos tienen que estar compatibilizados con los del conjunto de la ciudadanía. Entonces, cuando hay una “metida de pata” que cuesta vidas, tenemos que proteger a los que “sin comerla ni beberla” se pueden ver perjudicados por la situación.

Por otra parte, considero que la recuperación del enfermo es una cosa y el derecho de quien está enfermo y, por lo tanto, no está en condiciones de conducir, es otra cosa.

En esto queremos ser, sí, muy exigentes y, en ese sentido, debo señalar que imponer la ausencia total de alcohol -que es la posición que defendemos- en quien conduce, ya sea profesional o no -desde luego que procederíamos con más severidad si es profesional-, ameritaba algún cuestionamiento en función de que ciertos medicamentos y metabolismos hacen que las personas puedan tener una marca, un determinado porcentaje, sin haber bebido alcohol. Entonces, para proteger a estas personas nos basamos en determinados estudios que indican que en ningún caso este tipo de situaciones, originadas en ciertos metabolismos y demás, arrojan un índice por encima de 0,3%; es más, están muy por debajo de ese porcentaje. Por lo tanto, fijando como tope un 0,3%, nos

estamos asegurando de que nadie va a sufrir una injusticia. Aclaro que un 0,3% sería el porcentaje derivado de ingerir media medida de whisky; para ser más precisos, media medida de whisky sería 0,25%. La voluntad es fijar cero, pero de esta manera se deja en pie la posibilidad de que alguien que no tomó alcohol, pero sí determinado medicamento, cuando le midan el aliento dé, por ejemplo, 0,1%. Entonces, ¿tomó alcohol? En ese caso, no; se trata, como dije, de un problema de metabolismo que contemplamos fijando este tope.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Y por cuánto tiempo la persona puede presentar esa medida?

SEÑOR MINISTRO.- Bueno, ahí hay un tema de asimilación. Esto tiene que ver con el período en el que el alcohol tiene efecto, que no es igual en todas las personas. En realidad, creo que el problema aquí no es que nadie tome un whisky, porque inmediatamente después de hacerlo, si la persona sopla en el espirómetro, presenta un porcentaje de más o menos 0,4% o 0,5%. Quiere decir que se busca, simplemente, que la persona esté en condiciones de conducir.

En el caso de la droga es más severo y les explico los motivos. Esto es así, porque no hay posibilidad de medir la cantidad de droga y tampoco se da el mismo efecto en las personas, puesto que para algunas un mínimo de la sustancia ya altera su capacidad y reflejos, mientras que en otras provocan otro tipo de reacción.

Entonces, los test que a este respecto existen en el mundo sólo establecen si la persona tiene o no drogas en su organismo; se realizan con la saliva y son muy sencillos. Si la persona ha ingerido drogas, ya está inhabilitada para conducir, porque para conocer sus efectos habría que hacer un examen más complejo. Del test de la saliva también va a surgir, por supuesto, si la persona no tiene droga.

SEÑOR ANTIA.- ¿Cuál es el porcentaje habilitado en la normativa de los países del MERCOSUR, es decir, Argentina, Brasil y Paraguay?

SEÑOR MINISTRO.- No sé si tengo ese dato aquí. No, confirmo que no lo tengo, pero sí traje una lista de escalas donde se hace mención a países como Grecia, Alemania, Irlanda, Portugal, España, Suecia, etcétera. Por ejemplo, en Suecia el tope es de 0,3%, mientras que en España es de 0,5%, al igual que en Portugal, Irlanda, Grecia, Francia, Dinamarca, Italia, Luxemburgo, Países Bajos y el Reino Unido.

SEÑOR ANTIA.- La pregunta apuntaba, justamente, a que pertenecemos regionalmente al MERCOSUR y el Gobierno insiste en que “Más y mejor MERCOSUR” es uno de sus objetivos principales. Entonces, nosotros no podemos estar ajenos al tema del tránsito, en un país turístico como es el nuestro, sobre todo en algunos departamentos donde la presencia de visitantes de los países vecinos representa el 95% del turismo. Sería bueno que hubiera una coincidencia en ese sentido y aclaro que la pregunta iba en esa dirección.

SEÑOR MINISTRO.- Seguramente ese dato consta en algún lado y lo vamos a buscar. Me parece que está bien tener en cuenta eso, pero sobre la base de que la caridad debe empezar por casa; no sé si en esta materia existen normas en otros países del MERCOSUR, pero por lo menos en Uruguay debería haberlas.

SEÑOR MICHELINI.- Ante todo, quisiera felicitar la iniciativa.

En segundo lugar -si no me equivoco-, creo que se trata de la causa de más muertes de jóvenes en el país; y, en tercer término -habrá que ver cuáles son las observaciones del señor Senador Moreira-, si es una causa nacional el hecho de verificar las condiciones de un vehículo -cuánta carga puede llevar, qué velocidad puede desarrollar, etcétera-, lo ideal sería que, en la medida en que no haya problemas constitucionales, las normas fueran iguales -no sólo parejas- en todo el territorio, sobre todo tratándose de un país tan chico.

Por lo tanto, reitero, felicito la iniciativa y después seguiremos analizando cada uno de los puntos. La voluntad de la bancada oficialista fue sacar el proyecto como una unidad -que ya se votó en Comisión-, a fin de que se apruebe tal cual vino de la Cámara de Representantes. Este proyecto de ley será más complejo de trabajar y hay una serie de inquietudes sobre el tema de las normas; inclusive, el

señor Ministro nos dijo que si fuera por él, sería aún mas duro. La idea era que la Comisión de Constitución y Legislación estudiara las normas con mayor detenimiento, pero nos parece que no podemos seguir demorando este tema, independientemente de lo que tiene que ver con las normas o del porcentaje de alcohol que se verifica en la sangre. Lo peor es que no exista una norma a este respecto y creo que el mayor beneficio que tiene la ley es la propia toma de conciencia y su difusión. De lo contrario, la ley por sí misma no arreglaría nada.

SEÑOR PRESIDENTE.- En virtud que el señor Ministro solicitó que lo liberáramos a las 14 y 15 horas y siendo ya las 14 y 20, si desea retirarse, puede hacerlo.

SEÑOR MINISTRO.- Agradezco al señor Presidente y a los señores Senadores y aclaro que quedamos absolutamente a las órdenes. Seguramente, más allá de la premura que estamos reclamando para la consideración del tema, en el trabajo de ustedes podrán surgir otras preguntas o la necesidad de ajustes y para ello estaremos nosotros y nuestros técnicos para trabajar juntos y encontrar la mejor solución.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Ministro y solicito a los señores Senadores que permanezcan en Sala para tratar otros asuntos.

(Se retira de Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)